

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr pierwszy tej zimy (1)(58)
6/7 lutego 2005 r.

www.przystanek.prv.pl

ISSN 1730-6388

(R)ewolucja ?

Od 1 marca zmieni się układ linii tramwajowych poznańskiego MPK – to jeszcze nie trataj, to jeszcze nie Franowo, ale...

W dniu 19 stycznia br. w NOT odbyło się kolejne spotkanie Forum Transportowego. Przewodnim tematem spotkania było przedstawienie przez Z-cę Dyrektora ds. Rozwoju i Organizacji Ruchu pana Zbigniewa Rusaka propozycji zmian w układzie poznańskiej komunikacji tramwajowej, które wchodzi w życie 1 marca 2005 r., opracowanych na podstawie badań Biura Inżynierii Transportu w Poznaniu. Prezentacja, którą przedstawił pan Rusak zawierała opis poszczególnych zmian oraz ukazywała korzyści, jakie płyną z proponowanych zmian.

Marcowe zmiany: (mpk.poznan.pl/img/mapa_tramwaj.pdf)

1. Podział linii tramwajowej nr 1 na dwie linie:

1 Junikowo – GTR – Zawady,
17: Os. Lecha – Ogrody.

Skrócenie najdłuższej linii tramwajowej w Poznaniu (ok. 21,8 km) ma na celu zwiększenie jej efektywności i punktualności. „Jedynka” nie będzie już zależna praktycznie od całego układu komunikacyjnego.

2. Utworzenie wariantu linii tramwajowej nr 4, tj. linii nr

3 na trasie Starołęka – Wilczak.

Obie linie będą kursowały z częstotliwością co 20 minut – a linia 3 jedynie w dni robocze w godz. 6.30 – 19.00. Dzięki tej modyfikacji na odcinku Starołęka – Murawa linie 3 i 4 będą względem siebie komplementarne, co pozwoli na zachowanie obecnej pracy przewozowej na tej trasie, tj. częstotliwości kursów co 10 min. Z uwagi na podział linii 1 oraz wzmocnienie obsługi GTR, a także realizacji postulatu połączenia GTR ze Starołąką obie linie 3 i 4 skierowane zostaną przez GTR.

3. Skierowanie linii 11 Z Piątkowskiej przez Most Dworcowy, ul. Królowej Jadwigi i Rondo Rataje do os. Lecha. Zmiana ta ma na celu poprawę obsługi na ciągu Most Dworcowy – Rondo Rataje i zwiększenie efektywności obecnej „jedenastki”.

4. Skrócenie trasy linii 16 do Placu Wielkopolskiego (umożliwione przez skierowanie linii 3 i 4 przez GTR oraz linii 11 i 17 do os. Lecha). Uruchomienie pętli tramwajowej na Placu

Wielkopolskim daje możliwość interwencyjnego skierowania innych linii tramwajowych w razie jakiegokolwiek awarii w rejonie Garbar lub Śródki.

5. Linia tramwajowa nr 18 na trasie Ogrody – Most Teatralny – Głogowska – Hetmańska – Starołęka jako spełnienie licznych postulatów dotyczących połączenia Jeżyc z Dworcem PKP oraz z ul. Głogowską.

Temat, który w ostatnich tygodniach budzi szerokie zainteresowanie mieszkańców Poznania wywołał również burzliwą dyskusję pomiędzy zwolennikami i przeciwnikami nowego układu. Wypowiadane były opinie pozytywne, jak również nie zabrakło głosów krytyki, w szczególności odnośnie podziału linii nr 1. Krytykanci zawzięcie bronili tak „wspaniałego” rozwiązania, jakim jest obecna trasa linii 1. Przy okazji wspomniano o „najwspanialszym” tworze historii linii poznańskiej komunikacji, jakim była linia okólna nr 0.

Podsumowując spotkanie i opisywane zmiany należy podkreślić, iż proponowany układ zapewni wyrównanie pracy przewozowej na wszystkich liniach całego układu.

Linie 1 i 3 nie będą już tak diametralnie odbiegać charakterystyką od pozostałych linii.

Pomimo, że cztery (a w zasadzie dwie linie, tj. 11 i 18) będą miały częstotliwość 20 minutową, to rozkład jazdy będzie bardziej dopasowany do istniejących potrzeb.

Krzysztof Dostatni

W ó r k l e j n o t ó w

Vecto przemówiły. Od kilku dni w jeliczach M125M działa "gadaczka". Zapowiadania przystanków "nauczyły się" też inne pojazdy z zajezdni A-1 tj. np N4016 #1324. (mr)

Wielki brat patrzy. Na mieście przyuważono Neoplana 1308 który na burtach bocznych przy drzwiach przyozdobiony został w piktogramy obrazujące że w pojeździe znajduje się monitoring. Takowe naklejki posiadają też nocny GT8 669 i forteczkański 306+307, oraz solarka 1340 (ten ostatni ma nieco inne). Jak na razie w innych wozach w których "wielki brat" patrzy takich oznaczeń nie zaobserwowano - a szkoda... (mr)

Początek roku 2005 przyniósł doczepam trzech głogowskich składów kosmetyczną zmianę wyglądu. Otóż padło na zestawy 144+145, 156+157 i 172+171. W wagonie 145 usunięto przednie reflektory. Dużo większą ciekawostką jest jednak tuning doczepam 157 i 171. Otóż na wzór wagonów 143 i 189 zablokowano w nich pierwszą połówkę pierwszych drzwi. Nie wiadomo czemu to ma służyć, jednocześnie należy mieć nadzieję, że pracownicy S1 nie wpadną na pomysł utworzenia kolejnych takich „niespodzianek”, które utrudniałyby szybką wymianę pasażerów na przystankach. (mw)

Kanciak jedynka = kanciak dwatysiącejedynka. Poza achami i ochami spowodowanymi powrotem naszego „jedynego” do służby należy odnotować skromny fakt zmiany numeru inwentarzowego. Z dniem 1.12.2004 r. liniowy wagon 102N 1 przekwalifikowano na historyczny, nadając mu numer 2001. Oczywiście na burcie widnieje oznaczenie oryginalne.(tg)

Prawy do lewego – tak podśpiewują sobie torowcy zamieniając mroźnymi nocami szyny na trasie junikowskiej. Podwyższeniu standardu ulega jak na razie tor prowadzący w stronę cmentarza, od rozjazdów pętli Budziszewska do ulicy Grotkowskiej. Stare szyny przekłada się na drugą stronę podkładu i korzysta z ich (dotąd zewnętrznych) nie zużytych krawędzi. Należy się spodziewać, iż czynności te wykonane zostaną na obu torach aż do junikowskiej pętli. (tg)

Solidną wymianę szyn przeprowadzi się za to w końcu na odcinku Półwiejska – AWF. Zapowiadany od jesieni remont obejmie zainstalowanie nowych S49 oraz być może uzupełnienie podsypki i podbicie toru. Powiedzmy sobie szczerze – naszym tatrom to się należy! (tg)

Żenada i skandal – tak najkrócej określić można szopkę, jaka odbyła się na przełomie stycznia i lutego we Frankfurcie nad Menem. W poniedziałek 31.01. przygotowano do transportu wagonu typu O (dwukierunkowe GT8), które zakupiło MPK Poznań (6 sztuk o numerach 901, 903, 904, 905, 906 i 907). We wtorek załadowano pierwszego z nich (a miał to być 903) na lawetę polskiego przewoźnika. Dodajmy tu, że dotychczas MPK Poznań przeważnie korzystało z usług przewoźników zagranicznych. Doświadczenie wskazywało jednak, że z nowym kooperantem nie będzie problemów – woził między innymi E1 i c3 z Wiednia do Krakowa. Jakie są jednak różnice między GT6 a GT8 przekonali się Niemcy i polski szofer, gdy laweta niebezpiecznie zaczęła się pod 903 uginać. Dziarski kierowca stwierdził jednak autorytatywnie „Ja już ich habe takie gewiozłem” i zamierzał opuścić teren VGF. Działania Niemców uniemożliwiły jednak ten manewr, Niemcy przenocowali kierowcę i kazali wracać do kraju po lepszy sprzęt. Jak się nieoficjalnie dowiedzieliśmy, przewoźnik jest właśnie na etapie wzmacniania lawety. Kiedy nastąpi kolejne podejście

do transportu dwukierunków, w dniu zamknięcia tego numeru Przystanku nie było jasnym. (tg)

Wymiana filmów z nazwami końcówek wagonach holenderskich zaczęła się w grudniu. Dotychczasowe, tradycyjne niebieskie z białymi literkami, zastąpiły białe z czarnymi literkami. Jako pierwszy modyfikację przeszedł wóz 804, w którym odbył się wigilijny przejazd KMPS. W dniu zamknięcia numeru nowym filmem rzucały się w oczy już wszystkie wagony. (tg)

Budowa linii przez Most Rocha postępuje. W końcu stycznia zbudowano już pierwszy przystanek, który znajduje się zaraz za Mostem w stronę placu Bernardyńskiego. (tg)

Jubileusz Kanciaka

Kanciak Jedynka znów “pod prądem” !

Na początku 1970 roku na ulice Poznania wyjechał nowy wagon typu 102N. Na owe czasy cechowała go bardzo nowatorska konstrukcja oraz, trzeba przyznać, dość futurystyczny kształt. 35 lat później, dnia 30 stycznia 2005 roku, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w wyjątkowy sposób uczcił kolejną rocznicę rozpoczęcia służby przez pojazdy nazywane w Poznaniu kanciakami .



Czy to przeszłość, czy teraźniejszość ? 102N #1 na rozjazdach historii, znów na trasie. fot. Marcin Jurczak

Tego dnia linię numer 6 zaszczycił tramwaj 102N z numerem bocznym 1. Książę Kanciak Pierwszy, już jako wagon historyczny, wrócił właśnie na ulice miasta po długotrwałym remoncie. Pojazd został zrekonstruowany na stan z roku 1970, czyli czasu rozpoczęcia eksploatacji w Poznaniu. Trzeba przyznać, że tramwaj zachwyca swym pięknem, stylem jazdy i ogólnie, mimo kilku współczesnych rozwiązań technicznych, jest to precudna stodwójka.

Nieprzypadkowo wybraliśmy również linie numer 6. To właśnie na tej linii zadebiutowały 35 lat temu pierwsze kanciaki.

Teraz kilka słów o samej imprezie. 30 stycznia o godzinie 12.30 grupa operacyjna KMPS pojawiła się w zajezdni przy ulicy Gajowej. Tutaj nasz bohater został otabicowany i przygotowany do wyjazdu, jeszcze pamiątkowe zdjęcie przed brama garażowni i na trasę. O godzinie 13.37 podjęliśmy pierwszy kurs z pętli Budziszyska kierując się w stronę Miłostowa. Podczas urodzin pasażerowie mogli cieszyć się podróżą kanciakiem nie kasując biletów. Natomiast umundurowani członkowie Klubu nakłaniali ich do wzięcia udziału w kweście „Ratujcie stare bimby”, z której to dochód zostanie przeznaczony na remont składu KSW(Heidelberg) + S2D(szczeciniak duży). Trzeba przyznać, że wielu poznaniaków wrzucało do puszek całkiem spore kwoty, choć byli i tacy, którzy rezygnowali z podróży stowdójką na widok kwestujących.

Wielu mieszkańców Pyrogradu przyszło specjalnie, aby przejechać się „jedyneką”, towarzysząc nam podczas jednego z kótek. Myślę, że tłok panujący w tramwaju zawdzięczamy informacjom przekazywanym przez lokalne media, oraz sporej i jakże kolorowej grupie miłośników. Tych, jak zwykle, nie mogło zabraknąć. Dzięki nim cała impreza została dokładnie uwieczniona, zarówno podczas postojów na pętlach, jak i krótkich „fotostopów” na trasie.



Planowy fotostop w oczekiwaniu na „kreskę”, fot. Marcin Jurczak

Stowdójką, jak każda kobieta, również musiała pokazać co potrafi. Widać nie wystarczyło jej to, że wszyscy ją podziwiają i zachwycają się dźwiękami wydawanymi na ostatnich stykach rozruchu. Najpierw nawaliły trzecie drzwi, jednak z tym defektem klubowicze poradzili sobie w mig. Jednak tego było mało i nasza bimba postanowiła splatać jeszcze jednego figla. Podczas ostatniego kursu z Budziszyny na Miłostowo, tuż za przystankiem „Matejki” zaczęła

sypać sobie piaskiem pod koła. Zaczęła i nie mogła skończyć, dopóki piasecznice nie opróżniły się do końca. Tym samym nasz tramwaj skończył swoją liniową służbę tego dnia na przystanku „Bałtyk” i stąd udał się bez pasażerów, jako „wagon uszkodzony” do zajezdni Gajowa.

Mimo wcześniejszego, niż planowany, zakończenia imprezy urodziny się udały. Pokazaliśmy mieszkańcom Poznania wyremontowanego kanciaka, a oni nie zawiedli nas swoim zainteresowaniem komunikacją miejską. Rozpoczęliśmy również kwestę na rzecz remontu kolejnych starych wozów, udało nam się zebrać pierwsze złotówki. Również Ciebie czytelniku gorąco zachęcam do dołożenia się do naszej zbiórki.

Łukasz Bandoz

Nowe odznaczenie redakcji



„Przystanku” za wybitny wkład w działanie na szkodę pasażerów poznańskiej komunikacji miejskiej czyli **Złote Pchnięcie Zwrotnikiem** otrzymuje pan Ryszard Chojnacki, autor licznych absurdalnych stwierdzeń zawartych w artykule „48 tramwajów na godzinę” (Bezpłatny Tygodnik Poznański nr 4, 28.01.). Pan ów ubolewa, że pl. Wielkopolski jest niebezpiecznym miejscem dla „mieszkańców i klientów targowiska”, jednocześnie dziwi się, że fakty zadają kłam jego teoriom - „w ubiegłym roku tramwaj potrafił tu inwalidę (...) aż dziw (...) że wypadków (...) było tak mało”. Ale pan Chojnacki ma chyba nadzieję, że rzeczywistość dogoni jego wizje. Pisząc o tramwajach narzeka na rzekomo związane z nimi uciążliwości dla mieszkańców - „Wysoki poziom natężenia ruchu oznacza też wzrost emisji szkodliwych zanieczyszczeń komunikacyjnych. Należą do nich głównie: dwutlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory i pyły zawierające m.in. ołów i cynk, a także sadzę.” Brnąc przez mało spójny artykuł, docieramy do

argumentu w rodzaju „bo nie” - otóż „Od końca lat 90. ruch tramwajów na placu jest większy”. Otóż, wróbelek ma jedną nóżkę bardziej, a zwłaszcza lewą. Pytam – większy niż był, czy większy niż byłby, gdyby zaniechać na placu Wielkopolskim tak uciążliwej dla mieszkańców komunikacji tramwajowej i zastąpić ją na przykład przerwaniem ruchu ulicznego z ciągu ulicy Solnej, jako ogumionej alternatywy dla hałaśliwych tramwajów? Historia obecności tramwaju na placu Wielkopolskim jest dłuższa, niż sięga pamięć najstarszych mieszkańców okolicy – więc trudno mówić, że ktokolwiek z mieszkańców wybierając miejsce zamieszkania trzy kroki od serca miasta spodziewał się sielanki jak na, za przeproszeniem, Podolanach, Sołacz czy Junikowie. Chętnych do zapoznania się ze stanowiskiem pana

Chojnackiego odsyłam do "BTP", na zachętę zacytuję najbardziej liryczny fragment tych wynurzeń: "Każdy dodatkowy przejazd tramwaju w tym rejonie, to wzrost hałasu, zanieczyszczenie powietrza i niebezpieczeństwo dla pieszych".

Za Kolegium Redakcyjne – Adam Białas

Fundusze unii europejskiej (część 2). Rodzaje funduszy.

W poprzedniej części zapoznaliśmy się z pojęciem polityki strukturalnej UE, prowadzonej w celu wyrównania różnic między regionami Wspólnoty. Jednak oczywiste jest, że nawet najlepiej opracowana polityka nie będzie skuteczna, jeżeli nie będzie wiązała się z określonymi środkami pieniężnymi.

Z tego też powodu utworzono w UE instytucje finansujące politykę strukturalną – tzw. fundusze strukturalne, oddając do ich dyspozycji znaczne środki (np. w latach 2004-2006 fundusze strukturalne dysponują niebagatelną kwotą rzędu 200 miliardów euro). Istnieją cztery fundusze strukturalne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejski Fundusz Społeczny (EFS), Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej (EFOiGR) oraz Finansowy Instrument Ukierunkowania Rybołówstwa (FIUR). Jak same nazwy wskazują – fundusze te finansują poszczególne dziedziny życia gospodarczego i społecznego, wspierając m.in. rozwój infrastruktury, inwestycje wspierające rozwój przedsiębiorczości, inicjatywy związane z rozwojem zasobów ludzkich (np. aktywizacja zawodowa osób bezrobotnych), rozwój obszarów wiejskich oraz restrukturyzację rybołówstwa. Pomoc funduszy strukturalnych przeznaczona jest dla tych regionów, których wysokość PKB nie przekracza 70% średniej UE. Oznacza to, że w wielu krajach nie wszystkie regiony mogą z pomocy funduszy korzystać – w Polsce może się okazać, że od roku 2007 pomoc ta będzie niedostępna dla województwa mazowieckiego.

Poza czterema ww. funduszami, utworzono także na czas określony (do 2006 r.) Fundusz Spójności – jego zadaniem jest finansowanie ważnych dla całego kraju inwestycji z dziedziny infrastruktury transportowej oraz ochrony środowiska. Nie jest on jednak funduszem strukturalnym, ponieważ funkcjonuje wg zupełnie innych zasad; niemniej jednak także przyczynia się do realizacji polityki strukturalnej.

Polska z dniem wejścia do UE otrzymała możliwość korzystania z tych funduszy. Do wykorzystania w latach 2004-2006 przekazano nam około 13 miliardów euro. Sposób przeznaczenia tych środków wynika z potrzeb regionów – na ich podstawie opracowywany jest przez polski rząd dokument, zatytułowany „Narodowy Plan Rozwoju” (NPR). Plan ten jest następnie negocjowany z Komisją Europejską, a po jego zatwierdzeniu uruchamiane są tzw. Programy Operacyjne, określające wysokości środków przeznaczanych na poszczególne dziedziny. System ten, być może z

pozoru niepotrzebnie skomplikowany, ma na celu odpowiednie dopasowanie środków do potrzeb – przecież potrzeby różnych krajów członkowskich UE nie są identyczne. Dlatego, choć te same fundusze działają na obszarze całej Wspólnoty – to w jednym, biedniejszym kraju większe środki przeznaczone będą np. na budowę infrastruktury drogowej, a w drugim, relatywnie bogatszym np. na inicjatywy społeczne i promowanie przedsiębiorczości. W chwili obecnej opracowywany jest już NPR na kolejny okres budżetowy UE, tj. na lata 2007-2013.

W następnym artykule postaram się przedstawić sposób rozdziału pomocy strukturalnej w Polsce i odpowiedzieć na pytanie, czy MPK może z nich korzystać, oraz jakie w związku z tym starania podjęte zostały przez nasze przedsiębiorstwo.

Jan Gosiewski

Z Archiwum T

21.12.2004 Największa „bomba” ubiegłego roku nie załapała się do opisu w poprzednim numerze. Skład 318+319 (13/4), zjeżdżający jako uszkodzony na S3, zatrzymał się w „dołku” za wiaduktem nad Dolną Wildą w ciągu ulicy Hetmańskiej. Mimo wprowadzonego tam od niedawna ograniczenia do 15 km/h (zły stan wiaduktu), kolejny zestaw 102+101 (1/10) mknął po tym samym torze z prędkością kilkakrotnie przewyższającą wartość dozwoloną. Wieczorna mgła, śliska szyna, z górki, krótki dystans w momencie zauważenia przeszkody – uderzenie było nieuniknione. 319 wykoleił się drugim wózkiem; przód wagonu 102 i tył 319 zdeformowały się w stopniu rozległym, nie wytrzymały też sprzęgi wagonowe i całość się „pocałowała”. Przerwa w ruchu trwała nieomal 3 godziny, od 22:22 do 1 w nocy. Wagony 102 i 319 skierowano do remontu w ZNT. 318 i 101, zamiast złączyć w skład tymczasowy, po prostu odstawiono.



Zmasakrowany po zderzeniu przód wagonu 105Na #102 na terenie zajezdni S-1 Głogowska, fot. Mikołaj Wydra.

01.01.2005 W Noc Sylwestrowo-Noworoczną, na skutek wybuchu petardy do kabiny stojącego przy Dworcu 243/2 (mix 1479) wtargnął przerażony pies bez smyczy i kagańca. Kierowca na szczęście spędzał czas na zewnątrz w towarzystwie papierosa. Zwierzę stało się nad wyraz agresywne i nie zdradzało chęci opuszczenia autobusu. W związku z powyższym wezwano na pomoc służby ochroniskowe, które z niejakim ociąganiem, ale jednak dotarły na miejsce i zabrały ze sobą psiaka.

01.01.2005 Tymczasowy pas-bus urządzono na Zwierzynieckiej, gdy w jednym z budynków przy Zeylanda ogłoszono pogotowie gazowe. Sztab kryzysowy polecił skierować linie 59, 63, 69, 77, 78 i A z Bukowskiej przez Kraszewskiego i Zwierzyniecką, po torach tramwajowych wbrew zakazowi wjazdu trakcji ogumionej, w kierunku Kaponiery.

03.01.2005 Wyjeżdżający z Głogowskiej na Budziszyńską po OC skład 212+211 został zatrzymany przy portierni, bowiem strażnicy dopatrzyli się śpiącego na podłodze pasażera na gapę. Okazało się, że nie nękanie przez obsługę, człowiek ten przeszedł wraz z wagonem 211 swoją Obsługę Codzienną. Wstrzymanie ruchu i wyproszenie delikwenta spowodowało taki korek składów zjazdowych, że Nadzór musiał ręcznie kierować ruchem na skrzyżowaniu Głogowskiej i Hetmańskiej jeszcze przez nieomal godzinę.

04.01.2005 Będący pod oczywistym wpływem alkoholu człowiek starał się na przystanku Traugutta wejść do zjazdowej ósemki (GT8 663). Niestety nie trafił w drzwi (zresztą były zamknięte), skutkiem czego wpadł nogą między wagon a krawędź peronu. W wyniku tego manewru stłukł zawartość dwóch siatek Lewiatana, które trzymał kurczowo w dłoniach. Ze szkła obficie polały się procentowe płyny, a nieszczęśnik na dodatek poharatał sobie odłamkami twarz i ręce. Wyjącego ze wściekłości amatora przystankowego break-dance'u zabrało pogotowie.

05.01.2005 Smutne wydarzenie nastąpiło na przystanku Głogowska / Hetmańska w stronę centrum – w składzie 178+177 linii 5 zasnęła, a następnie zmarł mężczyzna. Za piątką przy wysepce zdążyło ustawić się Combino 505, pozostał tramwaj przez 70 minut kierowano przez Reymonta. Przybyły na miejsce lekarz, mimo długich prób reanimacji stwierdził zgon. Tramwaj, co jest raczej ewenementem, skierowano tyłem przez skrzyżowanie. 505 pojechał następnie już przodem w lewo w Hetmańską, by przez Reymonta i Grunwaldzką dotrzeć na trasę linii 14, a skład 178+177 wycofano aż do zajezdni Głogowska po torze lewym, skąd odpowiednie służby zabrały ciało dopiero po półgodzinnym postoju.

08.01.2005 Na nowiuteńkim rozjeździe w Rondzie Starołęka wykoleił się holender 803 pokonujący prawoskręt jako 7/6. Przyczyny nie ustalono –

pomiary torowiska i wagonu nie wykazały żadnych odchyień od przyjętych norm. Wagon wpadł pierwszym wózkiem w kamyczki, którymi wysypane jest torowisko i zarył w nie dość głęboko.

10.01.2005 W samym środku popołudniowego szczytu, pod 336+337 jadącym na jedynce przełożyła się samoczynnie zwrotnica (cewkowa!) umiejscowiona na rynku Jeżyckim. Drugi i trzeci wózek składu skręciły w prawo, po czym uległy wykolejeniu, wpychając na barierki osłaniające chodnik dwa samochody – mercedesa i toyotę. Przód wagonu 336 wyszedł zaś poza skrajnię i ugodził w nadjeżdżającego z naprzeciwka 300+301. Cały bałagan sprzątnięto z ciasnego skrzyżowania ponad godzinę.

13.01.2005 Wyścigi autobusów zjazdowych na Warszawskiej przeszły już do zakładowej legendy. Kolejna odsłona takiej gonitwy skończyła się jednak źle dla deskorolki 51/8 1361, w której na wysokości Krańcowej spaliła się komora silnika.

16.01.2005 W samo południe jadący w kierunku Junikowa 336+337 na 1/5 znowu nabroił na zwrotnicy. Tym razem z niewyjaśnionych przyczyn zwrotnica z napędem track na Traugutta skierowała stopiątkę w prawo, co doprowadziło do kolizji z turystycznym manem przejeżdżającym akurat lewym pasem. Zdarzenie zmusiło do gwałtownej ucieczki z prawego pasa na chodnik opla astrę, którego kierowca zgłosił się za moment na miejscu zdarzenia, operując niewyszukanym słownictwem.

17.01.2005 Łowca Masek wjeżdżając na pętlę Ogrody przypunktował tym razem składem 300+301 w małego fiata, który po wbiciu się w prawy narożnik stopiątki grzecznie wycofał, ominął tramwaj i zygzakiem spiesznie oddalił się z miejsca zdarzenia.

25.01.2005 Napastowanie na pętli – skarga tej treści mogła wpłynąć na ładnych kilku motorowych z S2 (nie będziemy ich w tym miejscu wymieniać), ale wpłynęła na Wally'ego. Kobieta przechodząca peronem stwierdziła, że motorniczy na jej widok się obnażył. Według wyjaśnień samego sprawcy zajścia, podczas kursu pękły mu służbowe spodnie, które zamierzał zacerować korzystając z postoju na Miłostowie. Areną zdarzenia był 692 na 8/7.

25.01.2005 Nowy Wojciech Fibak zaczął się przy skrzyżowaniu Żeromskiego / Dąbrowskiego i otwartą dłonią z forhendy przydzwonił w lusterko nadjeżdżającego przegubowego 1076 na 82/2. Natychmiast po tym akcie zniknął w popołudniowych ciemnościach styczniowego syfu.

27.01.2005 I kolejny klubowicz wysłał na złom kolejnego użytkownika dróg publicznych. Tym razem pod zderzak 326+327 (4/1) prowadzonego przez Grzesia trafił zawracający przy Obrzycy duży fiat. Z antycznego samochodu wiele nie zostało.

Debiuty

Jak zapewne Czytelnikom wiadomo, kilku Klubowiczów zdobywa szlify motorniczych w naszym MPK. Sądząc po ich zapale, do przystąpienia do kursu popchnęła ich nie tylko chęć posiadania w szafie drugiego, pięknego munduru, tym razem już nie granatowego, lecz ciemnozielonego... Oto fragmenty dzienników intymnych naszych Klubowiczów, do których udało się dotrzeć redakcji Przystanku.

“W styczniu na wóz” - te słowa z dnia na dzień brzmiały coraz bardziej złowrogo. Miłośnicy tramwajów – czy równie sprawni jak w zdobywaniu tramwajowej wiedzy teoretycznej okażą się za przysłowiowym „nastawnikiem”? Historia nas osądzi; czy podjęliśmy słuszną decyzję.

19 stycznia zjawiliśmy się przed bramą zajezdni przy ulicy Fortecznej. Styczeń oszczędził nam burzy śniegowej i przysłowiowego „lodowiska”. Najpierw krótka lekcja teorii, a potem „pierwszy odważny” - do kabiny. Starołęka – Zawady – Starołęka – Miłostowo... Po kolei, każdy z obecnych miał okazję samodzielnie poprowadzić szkoleniowy skład.

Nareszcie moja kolej... :D Wpakowałem się do kabiny... i pojawiły się problemy. Cholera, gdzie tu jest lewe lustro?? I czemu to „cudo” tak kiepsko hamuje??

Przecież to niemożliwe żeby jednocześnie obserwować tory, znaki na sieci, zdziwionych widokiem eLki na torach kierowców, pieszych wybiegających pod wagon... Tym bardziej, że jako kierowca „osobówki” zupełnie nie przywykłem do konieczności równoczesnego obserwowania ziemi (torów) i nieba... (sieci trakcyjnej – na niej wiszą przecież różne ciekawe znaki).



sobie sprawę z ciężającą na

Z Miłostowa, przez Śródkę i Rondo Rataje jakoś do celu dojechałem. Nie było łatwo, wspomnieniami człowiek wraca do pierwszych jazd po mieście eLką kategorii „B”. Teraz eLka to jednak coś więcej. To ogromna satysfakcja i możliwość realizacji własnych marzeń. Bo czy każdy z nas nie myślał kiedyś: „jak dorosnę...”?

Pierwsza jazda to przede wszystkim satysfakcja, że udało mi się „ujarzmzić” wielotonowy pojazd. Zaraz jednak przychodzi refleksja i człowiek zdaje

Bez względu na to, czy zasiądziemy za sterami „stopiątki”, „helmuta” czy Combino, ponosimy moralną i prawną odpowiedzialność za swoje działania. Każde dodanie „jazdy” musi być dwukrotnie przemyślane, tak byśmy swoim zachowaniem w ruchu miejskim nie narażali tych, których na drodze widzimy i tych, których za sobą wieziemy. Podstawowym zadaniem komunikacji miejskiej jest bowiem bezpieczne dowiezienie pasażerów do celu. I pamiętajmy, że tego Oni od nas oczekują.

Na rysunku – tak swojego tatę wyobraża sobie pięcioletni Kubuś, synek jednego z klubowych kursantów.

Marcin Jurczak

Kącik miedzianych myśli, czyli Największe zmartwienia początkującego motorniczego...

1. Izolatory sekcyjne – sieć obfituje w tego typu kwiatki, nie pamiętając ich rozmieszczenia łatwo na coś takiego trafić i pociągnąć piękny łuk elektryczny na pełnym rozruchu (nie dotyczy wjazdu na most Dworcowy z ul. Roosevelta, tam można grać).

2. Sprawdzenie wozu przed wyjazdem z zajezdni – jak to szło? Co ja mam zrobić?

3. Potencjalni pasażerowie – dobijają się do wozu, szukając przycisków do otwierania drzwi w kierunkowskazach, grożą raportami, no niektóre dziewczyny się ładnie uśmiechają.

4. Puszki (dwuśladowe pojazdy mechaniczne) – pchają się, nie wiadomo po co, na te tory.

5. Rondo Starołęka – można zasnąć czekając na pionową kreskę.

6. Niby taki luz, a jadąc z Mostu Dworcowego na Most Teatralny nieźle trzeba się napocić, tu włącz track'a (TRACK 200 – mądre urządzenie służące do sterowania zwrotnicami i światłami), tu poczekaj, aż poprzedzający tramwaj zjedzie, a po wszystkim i tak zapomnisz wyłączyć track'a, albo za wolno przejedziesz i na światłach nie zdążysz.

7. Wyśmiała mnie motornicza z Combino.

8. A ta wycieraczka szybciej już fruwać nie może po tej szybie.

9. I niestety nie widzę kto, z jadących w przeciwną stronę, macha lub mruga do mnie.

10. Jednak nic nie zmienia faktu, że prowadzenie tramwaju sprawia ogromną przyjemność.

Łukasz Bandosz

" P R Z Y S T A N E K "

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań; ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań; E-MAIL REDAKCJI: zul@hot.pl; REDAKTOR NACZELNY: Adam Białas; REDAKTOR ZANACZELNY: Tomasz Gieżyński; GRONO WSPÓŁPRACOWNIKÓW: Łukasz Bandosz, Jan Gosiewski, Marcin Jurczak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki; SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann; SKŁAD: Adam Białas; Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.